



Správa CHKO se stěhuje zpět do svého sídla



Renovace historické budovy v litoměřickém podhradí se dotkla především vnějších částí. Uvnitř historické budovy je nová elektroinstalace, topný systém, povrchy podlah a vstupy.

Osmiměsíční částečná rekonstrukce sídla CHKO České středohoří vrátila budově nejen historický půvab, který koresponduje s dalšími prvky starobylého města, ale také výrazně přispěla ke zvýšení komfortu pro zaměstnance, kteří v budově pracují. Dočkali se především nových oken a topení. Kanceláře jsou navíc opatřeny novými podlahovými krytinami a výmalbou.

Středisko pozemních staveb v rámci vnější rekonstrukce kompletně vyměnilo střešní krytinu, všechna okna, opravilo fasádu a objekt po celém obvodu oddrenážovalo. Uvnitř historické budovy stavbaři rozvedli novou elektroinstalaci a topný systém. Součástí zakázky bylo také vybudování nové plynové kotelny. Kromě samotného objektu se drobná rekonstrukce dotkla také zděného oplocení nebo oprav zpevněných ploch. „S vedením CHKO nyní ještě

řešíme dodatečné práce, jako je vybudování nového odvodnění dešťových vod, částečné zateplení půdy nebo doplnění osvětlení na přístupové komunikaci k objektu,“ dodává hlavní stavbyvedoucí Jan Loužil ze střediska pozemních staveb.

Rozsah rekonstrukce:

- Výměna střešní krytiny: cca 464 m²
- Výměna oken: 50 ks
- Oprava fasády: cca 15 % plochy z celkových 575 m²
- Výměna PVC: cca 278 m²
- Výměna dveří: 11 ks
- Nové rozvody elektro: cca 3913 bm (silnoproud 1491 bm, slaboproud 2422 bm)
- Nové rozvody topení: cca 498 bm



- V Hořovicích vyroste nová sportovní hala **str. 2**
- Trať mezi Rokycany a Příkonicemi v plném provozu **str. 2**
- Přeložce vodovodu brání labské pískovce **str. 3**
- Slavnostní ukončení rekonstrukce trati Lovosice – Česká Lípa **str. 4**

Úprava trati na Sokolovsku

Projektový tým pod vedením Martina Počty zahájil během prázdnin výstavbu nových nástupišť v železniční stanici a úpravy kolejiště v Chodově,



Novém Sedle a mezistaničním úseku Chodov – Nové Sedlo. Cílem projektu je zvýšení rychlosti průjezdu vlaků v přibližně dvoukilometrovém úseku trati Chodov – Nové Sedlo. Letos čekají stavbaři především přípravné práce, jako je vybudování patek pro nové stožáry traťového vedení ve stanici Chodov, demolice nepotřebného mostu a vložení čtyř nových výhybek včetně úpravy železničního spodku, ve stanici Nové Sedlo. Sběžná část prací budou realizovat během příštího roku. Na stavbě se bude podílet většina složek naší společnosti.

Dva týdny prázdnin navíc

Žáci základní školy v Černošicích nastoupí do lavic až v polovině září. Po jarním dokončení půdní vestavby, kde vznikly nové třídy, a po červnovém otevření víceúčelové sportovní haly, která je součástí školy, se středisko pozemních staveb pustilo do rozsáhlé rekonstrukce centrálního vstupu do školy. Na ambiciózní projekt je přitom nesmírně málo času. Do poloviny září musejí stavbaři provizorně zajistit, aby žáci mohli v místech nového centrálního vstupu bezpečně procházet mezi školou a jídelnou. Zcela dokončenou stavbu pak musejí předat na konci listopadu.



Rekonstrukce mostu v Lovosicích je dopravní stavbou roku 2015

Nový železniční most přes Labe zaujal odbornou porotu především svým unikátním technickým řešením.



soulodí. Práci na řece stavbaři upravovali mimo jiné také podle hladiny řeky. V rámci rekonstrukce postupně odstranili stávající ocelové konstrukce, zesílili pilíře v řece předepnutými tyčemi a zvýšili únosnost podloží pilířů tryskovou injektáží. Na pilířích pak zhotovili nové železobetonové úložné prahy, na které osadili nové ocelové konstrukce a následně nový železniční svršek s průběžným kolejovým ložem. Společnost Chládek & Tintěra se na rekonstrukci mostu podílela především realizací železničního svršku.

Hlavním důvodem rekonstrukce tříkilometrového úseku jednokolejné železniční trati mezi Lovosicemi a Žalhosticemi, ve kterém trať přechází Labe, byl nevyhovující stav celkem devíti mostů, včetně největšího sedmipolového mostu přes řeku. Souběžně s rekonstrukcí všech mostů provedl závod kolejových

staveb společnosti Chládek & Tintěra demontáž a následnou výměnu kolejnic a pražců v celém úseku. Součástí projektu byla také sanace dvou úseků trati.

Kompletní rekonstrukci trati zrealizovalo sdružení zhotovitelů v rámci výluky železničního provozu v trvání pouhých tří měsíců.

Stavba: Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice – Česká Lípa
Příhlašovatel: SMP CZ, a.s.
Dodavatel: Společnost most Lovosice – Česká Lípa (SMP CZ, a.s. – vedoucí –, Chládek & Tintěra, a.s., HABAU CZ s.r.o., Bilfinger MCE Slaný s.r.o.)
Projektant: TOP CON SERVIS s.r.o.
Investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Původní, 336 metrů dlouhý ocelový most přes Labe byl v rámci rekonstrukce tříkilometrového úseku trati mezi Lovosicemi a Žalhosticemi kompletně rozebrán a nahrazen novou konstrukcí. Jednalo se o technicky náročné dílo, které si vyžádalo manévry přímo na řece. Most byl částečně snesen za pomoci

Hostivice čeká rušný podzim

Přes 2000 čtverečních metrů nových chodníků buduje středisko inženýrských staveb hned za Prahou. Od konce srpna do poloviny listopadu tohoto roku mají stavbaři vymezený čas na to, aby zrekonstruovali přes běžný kilometr stávajících chodníků mezi začátkem města směrem od Prahy a jeho centrem.



V Hořovicích vyroste nová sportovní hala

Rodiště nejlepšího českého hráče badmintonu Petra Koukala bude mít dokonalé zázemí určené primárně pro tento sport.



1372 M². Nová montovaná hala bude dost velká i vysoká pro řadu sálových sportů či lezeckou stěnu

Víceúčelovou sportovní halu staví středisko pozemních staveb na místě dřívější nevyhovující tělocvičny, která byla součástí sportovního areálu města. Z původních staveb zůstal jen objekt zázemí, který stavbaři kompletně rekonstruují. „Jste tu od začátku července a vlastně zatím jen bouráme,“ řekl na začátku srpna vedoucí projektu Petr Suchý. K zemi šla nejen celá tělocvična, která byla z převážné části prosklená, ale stavbaři také odstranili tři původní venkovní volejbalové kurty. Stávající objekt zázemí

o rozměrech 23 x 35 metrů bude po rekonstrukci sloužit nadále jako místo pro šatny, sociální zařízení, kanceláře, sklady či technické místnosti. V jeho sutěrně, kde dosud byla kotelná na uhlí, navíc vzniknou dvě menší tělocvičny například pro jógu či pilates.

Parametry pro různé sporty

Nová montovaná hala bude založena na betonových pasech o půdorysném rozměru 49 x 28 metrů. Primární podlaha bude betonová s ocelovou výztuží.

Výška haly je projektována na devět metrů. „Během srpna začneme zemní práce pro vybudování základů haly. Na ně usadíme prefabrikované nosné konstrukce, na které následně namontujeme sendvičový panelový systém,“ vypočítává pracovní postupy mistr stavby Jakub Hemza. Následovat bude realizace speciální zateplené podlahy se sportovním povrchem, která bude zavěšená na dřevěném roštu.

Primárním účelem haly je poskytnout moderní prostor nejen pro badminton, ale i tenis, volejbal nebo florbal. Součástí bude i horolezecká stěna. Hala bude navíc svými rozměry odpovídat požadavkům místních škol pro výuku tělesné výchovy. Z nově vybudovaných tribun bude moct fandit až sto sedících a padesát stojících diváků.

Významnou součástí projektu je nadstandardní řešení technického zařízení budov. Hala i zázemí budou mít nové rozvody elektro, vody, plynu, topení a přibude také nová vzduchotechnika a klimatizace.

Investorem stavby je město Hořovice, které podalo žádost o dotaci z Regionálního operačního programu. Hala by měla být dokončena na sklonku tohoto roku.



Demolice původní tělocvičny netrvala dlouho

Nové komunikace v Černuci

Více než 2100 m² nových povrchů místních komunikací má nyní středočeská obec Černuc.



Dva měsíce trvalo středisku inženýrských staveb zrekonstruovat nebezpečné místní komunikace ve čtyřech lokalitách obce Černuc. Právně cesty z různých provizorních materiálů nahradil asfaltový koberec. Kromě toho stavbaři zřídili také nová odvodnění včetně vpustí, nové obrubníky a 220 m² chodníků ze zámkové dlažby podél domů.

Pokládka živice vrstvy o síle kolem šesti centimetrů byla za pomoci finišeru otázkou několika dní. Kompletně byly komunikace v souhrnné délce téměř 500 metrů dokončeny 5. srpna 2016.

Oprava střechy pivovaru

Jedna z chátrajících historických budov bývalého pivovaru v Litoměřicích se dočkala alespoň částečného zajištění.



V Litoměřicích se pivo vařilo 282 let, až do roku 2002, kdy pivovar zkrachoval. Od té doby se stav objektů bez údržby stal prakticky havarijním. Pro udržení alespoň současného stavu je nutná oprava střechy na objektu B, kterou již začalo zatékat. Stavbaři střediska pozemních staveb proto snesou stávající krytinu, vymění některé konstrukční prvky střechy, provedou nové podbití a položí novou krytinu v rozsahu přibližně 800 m². Součástí projektu je také demontáž obřích nádrží na vodu, které se nacházejí v posledním patře objektu. Kdysi byly součástí technologie vaření piva.

Lány mají nové chodníky

Vstupní brána do zámecké obce Lány má konečně důstojný vzhled.



Přes 250 metrů nových chodníků ze zámkové dlažby nyní lemují hlavní příjezdovou komunikaci směrem od Slaného. V průběhu srpna je vybudovalo středisko inženýrských staveb. Odvodnění silnice, které dříve končilo v podélných, asi metr hlubokých příkopech, je svedeno do nové kanalizace pod chodníky.

Dva metry široké chodníky jsou lemovány ze strany ke komunikaci silničními obrubami a z druhé strany zahradními obrubami. Součástí nových pochozích komunikací je také veřejné osvětlení, a to jak chodníků, tak přechodu pro chodce.

Odpovídající průjezdný profil na mostě ve Varnsdorfu

Železniční most pro jednokolejnou trať Varnsdorf–Německo rozšířil závod mostních staveb na 5,5 metru.

Pouhých dvanáct dní byla trať vyloučena z provozu. Tak dlouho potřebovali mostaři na to, aby snesli kolejový svršek, odtěžili původní nevyhovující zásky mostu až na klenbu a vybudovali nové železobetonové římsy, plovoucí desky a vrátili zpět železniční svršek. K tomu, aby se podařilo termín dodržet, byla nutná perfektní příprava. „Ještě za provozu jsme odstranili staré římsy a provedli dočasné zapažení koleje. Nové římsy z desek jsme vyrobili v předstihu formou skládacích dílců, které jsme potom sestavili na podlahách určených pro rozšíření nové mostovky. V rámci výluky jsme pak vše vybetonovali za jeden den,“ popisuje proces realizace nové vrchní části mostu hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerik. Jednalo se přitom o betonáž, kdy okolní teplota dosahovala + 30 °C a beton měl tendenci velmi rychle tuhnout.

Oprava spodní stavby již mimo výluku

Přípravné práce mostaři zahájili na začátku června. Kompletně ale most dokončili až v závěru srpna. Kromě rozšíření vrchní části mostu totiž ještě opravili celou spodní část mostu – již za provozu na



Stavební práce na mostě se dotkly vrchní i spodní části mostu nedaleko nádraží ve Varnsdorfu

trati. „Z větší části jsme provedli přezdění kamenné spodní stavby, tedy klenby a křídel, zdivo jsme dále zainjektovali a klenbu navíc spráhlí ocelovými táhly. Provedli jsme také sanaci celé části z pískovcových bloků, které byly vlivem stárání mostu zdegradované,“ upřesňuje výčet prací na spodní stavbě mistr Jiří Šinfelt. Nově působící vzhled dodávají mostu otryskané a omyté kamenné bloky s následným pře-



spárováním. Ochrana stávajícímu zdivu poskytuje hydrofobní nátěr.

S dokončením mostu bude opět zprovozněna také místní komunikace, přes kterou most převádí železniční trať. Po nezbytně nutnou dobu rekonstrukce musela být uzavřená z důvodu rozšířených říms a ochrany našich stavbařů, kteří na opravě mostu pracovali.

Trať mezi Rokycany a Příkonicemi v plném provozu

Hlavní úpravy sedmikilometrového úseku trati, který realizovala naše společnost, skončily v závěru srpna.

Zrekonstruovaný traťový úsek je sice v plném provozu již od poloviny června, stavbaři však ještě přes dva měsíce dokončovali práce, které bylo možné provádět bez výluky. „V podstatě to byly práce mimo trať. Dokončovali jsme mosty a gabionové ochranné zdi, které nešly dělat z důvodu neustále podmačeného terénu. Během července jsme také odstranili naše zařízení staveniště na vlečkovišti a mimo něj v areálu železárny v Nové Huti. Dále jsme vedli jednání se starosty, kde jsme řešili opravy obecního majetku a komunikací poškozených stavbou a kompenzace za bláto, prach a hluk během stavby,“ vypočítává práce související s modernizací trati zástupce vedoucího projektu Jakub Štěrba.

Na navazujícím úseku trati mezi Mirošovem a Příkonicemi, který rekonstruovali v rámci celé stavby „Rekonstrukce trati Rokycany–Nezvěstice“

společnosti Edikt a Metrostav, skončily výluky na začátku srpna. Raritou této části stavby byla statická a dynamická zatěžovací zkouška na ocelovém mostě v Mirošově. Stavbaři k tomuto účelu využili den před ukončením výluky lokomotivu s vozy naloženými ocelovými ingoty, které zapůjčila Železárna Hrádek. Tento úsek trati je v plném zkušebním provozu dle platného jízdního řádu.

Ačkoliv již vlaky na trati jezdí bez omezení, stavbaři stále ještě realizují kabelové trasy, dokončují propustky, přechody a přejezdy nebo osazují základy zabezpečení přejezdů v délce celé stavby. Pracovníci společnosti AŽD Praha postupně montují technologie zabezpečovacího zařízení. Spuštění moderního zabezpečovacího zařízení včetně přepnutí řízení provozu na centrální dispečink v Praze má být na konci října letošního roku.



Dvoukolejná trať z Litoměřic do Ústí nad Labem je již bez omezení

Na den přesně po roce skončila 7. července tohoto roku rekonstrukce vybraných úseků na trati mezi Litoměřicemi a ústeckou částí Střekov.

Hlavním důvodem modernizace vybraných úseků na čtyřadvacetikilometrové trati byly špatné parametry oblouků a zvýšení traťové rychlosti. Stavbaři ze závodu kolejových staveb odstranili propady rychlosti jednak úpravami GPK a stavu železničního svršku, a také zavedením rychlostního profilu V130 přepočtem stávajících parametrů. Kromě kolejářů se na stavbě významnou měrou podíleli také naši mostaři a středisko elektrostaveb.

Krátký úsek, hodně mostů...

Modernizace zahrnovala zejména výměnu železničního svršku v celkové délce přes osm kilometrů a na základě geotechnického průzkumu v určitých úsecích také sanaci železničního spodku a regeneraci odvodnění. „Pro obnovu kolejí jsme použili na více než pěti kilometrech nový materiál a na asi třech kilometrech regenerovaný,“ upřesňuje rozsah prací vedoucí projektu Martin Počta. Mostaři během stavby zrekonstruovali devět mostů. Jednalo se především o úpravu izolací, říms a zábradlí pro zajištění volného, schůdného a manipulačního prostoru. Délka mostů je od šesti do deseti metrů. V rámci projektu stavbaři zrekonstruovali dva železniční přejezdy v Žalhosticích a vyměnili přes osmdesát stožárů trakčního vedení, nejvíce v úseku mezi Sebužínem a Ústím nad Labem.

Ke zvýšení propustnosti a funkce zabezpečovacího zařízení na trati nově slouží obousměrný autoblok, který nahradil jednosměrný autoblok v devítikilometrovém úseku Velké Žernoseky – Sebužín.



PŘES 16 % TRATI. Ze čtyřadvacetikilometrového úseku dvoukolejné trati se modernizace dotkla vybraných částí kolejí v souhrnné délce přes osm kilometrů

Souběh investičních akcí na kolejích i silnicích

Stavební práce byly rozděleny do tří etap a šesti jednokolejných výluk, jejichž délka byla zpravidla měsíc. V první etapě stavbaři zmodernizovali část trati v úseku Velké Žernoseky – Sebužín. Druhá, nejnáročnější etapa představovala rekonstrukci první traťové

koleje v délce čtyř kilometrů mezi litoměřickým dolním nádražím a Velkými Žernoseky. Za pouhý měsíc museli kromě rekonstrukce svršku a spodku opravit také dva přejezdy a šest mostů. Byl to boj s časem i prostorem. Převážná část stavby se totiž nacházela přímo ve městě. V tu dobu byl v Litoměřicích navíc



uzavřen Tyršův most, po kterém vede frekventovaná silnice první třídy,“ vzpomíná na nejnáročnější část projektu hlavní stavbyvedoucí Jiří Kneifl. V poslední, třetí etapě, která skončila 7. července tohoto roku, byl zmodernizován úsek Sebužín – Ústí nad Labem – Střekov. ■

Přeložce vodovodu brání labské pískovce

Zprvu jednoduché rozšíření místní komunikace s přeložkou vodovodu v Děčíně se změnilo v urputný boj se skalním masivem.



Pobřežní místní komunikace s cyklostezkou mezi Čertovou Vodou a Dolním Žlebem na Děčínsku dlouho volala po rozšíření. Z původních 2,7 metru nyní bude široká 3,25 metru v délce téměř tři kilometrů.

Místo 48 metrů za den jen 12

Součástí rozšíření je také přeložka vodovodu DN250, která v délce přibližně 660 metrů kopíruje hranu komunikace přiléhající k Labi. Nový vodovodní řad má být umístěn ve středu cyklostezky v hloubce kolem 1,7 metru. „A to je právě problém. Zprvu jsme

narazili pouze na očekávané podloží s nejnižší třídou pevnosti. Pak nás ale překvapil labský pískovec, se kterým projekt nepočítal. Z plánovaných 48 metrů výkopu za den jsme spadli na pouhých 12 metrů, protože musíme skálu náročně mechanicky rozpojovat,“ popisuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař ze střediska inženýrských staveb. Podle něj lze skálu očekávat až na 40 % celé 660 metrů dlouhé trasy přeložky vodovodu.

Součástí rozšíření místní komunikace s cyklostezkou je vybudování náspu ze zeminy vyztuženého ocelovými sítěmi podél břehu Labe, který zpevní korunu komunikace. Stěny budou místy dosahovat výšky více než 3,6 metru. Na trase vznikne deset výhyben, aby se v případě potřeby mohla míjet protisměrně jedoucí auta, v dohledné vzdálenosti.

Stavbu začalo středisko inženýrských staveb realizovat v polovině června tohoto roku. Podle harmonogramu by měla skončit v polovině října. Vzhledem k problémům s labskými pískovci a k tomu, že v prvním srpnovém týdnu stavbaři přeložili jen 360 metrů vodovodu, budou stavbaři ještě jednat o reálném termínu dokončení. Objednatel stavby je město Děčín. ■

Lhota u Příbramě zainvestovala do kanalizace

Předpokladem pro další rozvoj území bylo vybudování nové splaškové kanalizace, která ukončila dvojí funkci stávající dešťové kanalizační sítě.



Středisko inženýrských staveb mělo za úkol vybudovat přibližně 1500 metrů splaškové kanalizace včetně domovních přípojek. Trasy nové splaškové

kanalizace přitom kopírují trasy stávající dešťové kanalizace. V převážné části trasy je nová kanalizace situována pod tělesy silničních komunikací nebo v krajnicích. „Celkem jsme vybudovali šest nových kanalizačních stok. Nejdelší měří skoro 850 metrů. Nejkratší jen pouze kolem dvaceti metrů. Domovních přípojek je kolem šedesáti a v součtu mají délku něco málo přes sto metrů,“ říká hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil.

Novou kanalizaci stavbaři uložili do hloubky od dvou do tří metrů. Kanalizační řad tvoří žebrované plastové potrubí o průměru 250 mm. Součástí stavby bylo také osazení pětácti revizních šachet.

S budováním nové kanalizace začal tým Leoše Opravila letos v dubnu. Hotovo, včetně revizí a oprav komunikací, bude mít na konci září. ■

Nová podpora obchodních procesů

Informační systém OKdox výrazně přispěje k zefektivnění práce obchodního úseku.



Začátkem září spustilo ekonomické oddělení naší společnosti na základě plnění strategie společnosti Chládek & Tintěra, a.s., v oblasti informačního systému ostrý provoz nového programu, který v první fázi přispěje k zefektivnění práce zejména obchodního úseku. Více o informačním systému OKdox s pracovníkem controllingu Františkem Vokálem.

Je podle vás nutné implementovat další informační systém, když se lidé naučili pracovat s IPOSem?

To je velmi častý dotaz. Odpověď je jednoduchá. IPOS je systém, který zvládá řídit většinu procesů v rámci realizace zakázky. Není ale vyvinutý k tomu, aby zvládal procesy, které vznikají během získávání zakázek nebo během podávání nabídek. K tomu je lépe přizpůsobený právě informační systém OKdox, který mimo jiné dokáže ve velké míře automatizovat proces přípravy nabídky. OKdox je navíc velmi dobře přizpůsobený k podpoře a automatizaci řízení i dalších podnikových procesů. S dalším rozvojem počítáme v následných krocích implementace systému.

Budou spolu oba dva systémy nějak spolupracovat?

Ano, v první fázi na sebe budou oba systémy navazovat, dále se doplňovat a posléze postupně integrovat. Každý ze systémů má své silné stránky, a proto je pro nás symbióza obou systémů klíčová.

Není na trhu systém, který by uměl vše dokonale?

To samozřejmě je. Vnímám však pohled „cena a výkon“ a právě cena takového komplexního systému by byla prakticky nenávratnou investicí.

Je nový informační systém opravdu tolik potřeba?

To není otázka úplně na mě. Ovšem z hlediska schválené strategie společnosti je nutné udržet si konkurenceschopnost. A to se dnes samozřejmě významně dotýká i informačních systémů. Je třeba

si uvědomit, že naše firma zpracovává kolem tisíce poptávek ročně. Takové kvantum je nutné mít dobře uspořádané a snadno dohledatelné. Současný „systém“ v podstatě neumožňuje efektivní práci s daty. Shromáždit v případě potřeby informace o poptávkách nebo historii podaných nabídek dnes vyžaduje hodně úsilí a času. Zásadním problémem je nyní zejména dostupnost, možnost sdílení a zabezpečení našich informací.

V čem je hlavní výhoda nového systému?

Rychlost, přesnost, bezpečnost, snadná orientace, přístup kdykoliv a odkudkoliv. Třeba i z mobilního telefonu. To jsou skutečně jen obecné výhody. Pokud by se ale někdo chtěl dozvědět více, mohu mu poskytnout detailnější informace.

Kdo všechno přijde do styku se systémem OKdox?

V podstatě každý, kdo pracuje s informacemi, úkoly či dokumenty o zakázkách. Podle nastaveného oprávnění bude uživatel moci dokumenty například vytvářet, měnit, mazat, schvalovat nebo jen třeba číst.

Jak dlouho bude trvat, než si lidé systém osvojí?

Lidé obecně nemají rádi změny, raději pracují se zavedenými metodami. Časem ale přijdou na to, že nový systém skýtá řadu možností, které jim usnadní a zpříjemní práci. Nikomu se přece nechce zabrat celé dopoledne sháněním jednoduché informace, OKdox to zvládne během pár minut. Navíc uživatelé dokáže navést k tomu, jak, kdy a co má udělat. Já opravdu věřím, že s odstupem času bude tento krok k novému systému hodnocen drtivou většinou kladně. Nicméně, abych zodpověděl otázku... Někdo si systém osvojí za pár dnů, někdo za pár měsíců... ■

Obecné vlastnosti systému a jeho výhody

- Uživatelská definice a konfigurace schvalovacích procesů pro jednotlivé druhy dokumentů
- Automatické plánování úloh, rozesílání automatických upozornění
- Jednoduché ukládání dokumentů v místě vzniku a jejich centrální ukládání
- Důvěryhodná historie dokumentů, ukládání revizí (retenční politika)
- Bezpečnost uložených dat a jejich sdílení dle práv
- Sofistikovaný oběh dokumentů dle pravidel
- Archivace dle norem (standard souboru PDFa)
- Reference a velikost dodavatele (další řešení – bezpečná komunikace, mobilní řešení)
- Rychlé, fulltextové vyhledávání
- Možnost komunikace s libovolným množstvím datových schránek a archivace zpráv

Firemní koktejl

Slavnostní ukončení rekonstrukce trati Lovosice – Česká Lípa

Ve středu 29. června byla v lovosické restauraci Cukrovar oficiálně ukončena rekonstrukce tříkilometrové trati skrz lovosickou chemičku.



Slavnostního setkání se zúčastnily desítky pozvaných hostů. Mezi těmi, kdo přestřihli pásku, nechyběli: ředitel stavební správy západ SŽDC Luboš Hrubeš (první zprava), ředitel stavby Jan Chlupsa ze společnosti Chládek & Tintěra (třetí zprava) nebo předseda představenstva a generální ředitel SMP CZ Martin Doksanský (čtvrtý zprava).

V rámci projektu bylo zrekonstruováno deset mostních objektů. Součástí stavebních prací byly také úpravy nástupišť a rekonstrukce železničního svršku. „Efekt této stavby se projeví nejen na provozních úsporách, zvýší se také bezpečnost přepravy a vlaky budou moci v tomto úseku přejíždět přes Labe vyšší rychlostí než dosud. Výsledné zkrácení



jízdní doby cestující určitě ocení,” řekl ve svém proslavu Luboš Hrubeš ze SŽDC.

Hlavním předmětem stavby byla rekonstrukce mostu, který trať převádí přes Labe. „Spočívala v odstranění stávající ocelové nosné konstrukce, zesílení pilířů v řece, zlepšení podloží pilířů, vybudování nových úložných prahů a osazení nové ocelové

konstrukce,” popsal nejnáročnější část stavby Martin Doksanský. Technicky náročné dílo si vyžádalo i složitě manévry přímo na řece. „Most byl částečně snesen za pomoci soulodí. Práci na řece jsme museli upravovat mimo jiné také podle hladiny řeky,” doplnil informace k průběhu stavby ředitel výstavby Jan Chlupsa ze společnosti Chládek & Tintěra.

Golfový turnaj v terezínské Kotlině

Druhý ročník golfového turnaje společnosti Chládek & Tintěra se nesl ve znamení především krásného počasí.



Na terezínském greenu se 16. června opět sešli golfisté z řad zástupců stavebních firem napříč trhem, ale i ostatní obchodní partneři naší společnosti. Na devítijamkovém hřišti měřili své síly pánové i dámy.

Po skončení turnaje bylo připraveno společenské setkání s vyhlášením výsledků v příjemném prostředí restaurace Kotlina, která je součástí golfového resor-

tu. Jak pro golfisty, tak negolfisty bylo nachystáno grilování s hudbou. „Pocasi se povedlo, turnaj má kladnou odezvu. Příští rok uspořádáme třetí ročník,” předpokládá obchodní ředitel Pavel Stoužil.

Ceny vítězům v jednotlivých kategoriích předali generální ředitel společnosti Jan Kokeš a obchodní ředitel Pavel Stoužil.



Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří oslavili nebo oslaví své životní jubileum. Přejeme jim do dalších let hodně zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti nejen v pracovním, ale také v rodinném životě.

Září

Olejníková Pavla, obchodní oddělení
Balog Josef, mistr stavby
Benda Alexandr, traťový dělník
Hlaváč Josef, stavbyvedoucí

Říjen

Čížek Jan, traťový strojník
Formánek Milan, dělník
Malý Miroslav, mistr stavby

Listopad

Netolický Jaroslav, stavební montážník
Vaidiš Richard, dělník (žel. svršek a spodek)
Judiny Marek, řidič

Deponie Prosmuky

Téměř tři tisíce tun směsného recyklátu frakce 0–80 jsou nyní připraveny na firemní deponii u Lovosic.

Zrecyklovaný stavební materiál je k dispozici pro všechna výrobní střediska společnosti. Recyklát je vhodný zejména pro záspy, násypy nebo k výstavbě obslužných stavebních komunikací. Hlavní výhodou zrecyklovaného stavebního odpadu je jeho velmi dobrá zhutnitelnost z důvodu velkého podílu drobné frakce.

Samotnou recyklaci provedli naši kolegové ze společnosti Chládek & Tintěra, a.s. Havlíčkův Brod, kteří disponují potřebnými povoleními a oprávněními.

K materiálu je možné poskytnout prohlášení o shodě.

Materiál k recyklaci pochází zejména z výzků staveb společnosti. „Namísto toho, abychom ekologicky nezávadný stavební odpad, jako je suť, beton a zemina, zbytečně vyvezli na skládku, zrecyklováme ho a nabíjíme k dalšímu využití,” říká ředitel nákupu a logistiky Tomáš Pátek.

Prodej recyklátu, případně jeho nakládku má na starost vedoucí skladového hospodářství Vladimír Krejčí.

